

LAUSUNTO YKSITYISTIELAIN UUDISTUKSESTA

Oulun kaupunki laajeni vuonna 2013 toteutuneen viiden kunnan kuntaliitoksen myötä. Kunnissa oli yksityisteiden avustusmuotona käytetty työpanosta, rahallista tai niiden väli- muotoja. Perustettu yhteisen avustuskäytännön työryhmä esitti kunnossapitoon tiekuntien avustusmalliksi rahallista avustamista perusteinaan käytännön kokemukset ja muiden vastaavan tyyppisten kuntien avustusmallit.

Tiedettiin, että mitä enemmän kunta ottavat hoitaakseen tienpidollisia tehtäviä, sitä enemmän tiekuntien oma toiminta passivoituu. Jotkut tiekunnat eivät olleet kokoontuneet vuosikymmeniin eivät osakkaat edes tienneet asuvansa yksityistien varrella ja olevansa sen osakkaita. Tiekuunnissakin, joissa jonkin asteista toimintaa oli, esiintyi sama ongelma. Suurelle osalle osakkaista yksityistie käsitteenä ja sen merkitys on täysin tuntematon. Oulun yksityistieverkko tulisi olemaan laaja ulottuessaan uuden kunnan ääri rajoille, joten valvonnasta tulisi haasteellista.

Vuonna 2012-2013 aihetta selvitettiin Suomen kuntaliitospaikkakuntien käytäntöjen osalta ja asiasta tehtiin opiskelun päättötyö ja rahallisen avustamisen päätös 2013. Laaja selvitystyö ja kokemuksen mukanaan tuomat perusteet sivuutettiin ja Ouluun päätettiin kunnossapidon avustusmalliksi ns. aurasmalli 2015 keväällä. Kaupunki aurauttaa kaikki vähintään yhden vakituisesti asutun kiinteistön tiet, mukaan lukien kiinteistön omat tiet, joiden pituus yleiseltä tieltä mitattuna on vähintään viisikymmentä metriä. Teiden kesäkunnossapito jäi tiekunnille/osakkaille itselleen.

Työllä avustamisen epäkohdat, joista päättäjiä varoitettiin, ovat nyt yksityisteiden hoidosta vastaavien yksityistiekuntien osakkaiden arkipäivää. Laajalla alueella sijaitsevien yksityisteiden työn valvonta on ennakoitua haasteellista, urakoitsijoiden kalustoa ja tapaa toteuttaa töitä kritisoidaan, tiekuntien taholta toivotaan enenevissä määrin rahallista avustamista. Kun avustamiseen kelpuutettiin yksityistielain ulkopuolisetkin kiinteistöjen omat tiet, eivät kalusto ja määräraha riitä muuhun kuin auraamiseen, joka lisää tyytymättömyyttä entisestään. Tiekuuntien olisi itse huolehdittava polanteiden ja sohjon poistosta, hiekoitus ja kesäkunnossapito mutta monetkaan tiekunnat eivät sitä tee. Teiden kunnossapito on vajavaista, mikä aiheuttaa yksityisteiden rapistumista. Kaikista tiekuunnista ei ole edelleenkaan tullut aktiivisia toimijoita, koska aurasmallin avustuksen voi tiekunnan puolesta hakea joku osakkaista. Yksityisteiden muuta kunnossapitoa laiminlyödään.

Edellä olevalla kuntaliitoksesta aiheutuvalla kokemuksella Oulu kaupungin Yhdyskunta ja ympäristöpalvelujen katu- ja viherpalvelujen yksikkö antaa lausuntonsa kaavaillusta yksityistielain uudistuksesta.

Kunnan avustus 90 §

Lakiin pitää ehdottomasti kirjata avustusehtoina toimiva tiekunta, pelkkä sen olemassaolo ei riitä. Rekisteritietojen ajantasaisuuden edellyttäminen avustuksen saantiin on loistava uudistus. Kokemuksemme perusteella lakiin tulisi kirjata myös kunnossapitoavustamisen myöntäminen vain rahallisena avustuksena. Tämä poistaisi kirjavuutta valtakunnallisesti ja toisi selkeyttä kokonaishallintaan.

Uudistuksen tavoitteiksi on kirjattu tiekuntien kannustaminen tienpidon järjestämiseen nykyistä ammattimaisemmin ja sitä kautta mahdollistaa uudenlaisen elinkeinotoiminnan syntyminen maaseudulle. Luonnoksessa tiekuntien toivotaan kehittyvän itselliseksi ja ammattimaisiksi toimijoiksi tienpidon ohella myös sähkö- ja viestintäverkon ja vesi- ja jäte-

asioissa mutta ei yllättäen teiden kunnossapidossa. Esitämme, että uudistuksessa edellytetään tiekuntia kehittämään ammattimaisiksi myös teiden kunnossapidossa.

Kunnan kilpailuttamat urakat ovat yleensä suuria kokonaisuuksia, eikä pienyrittäjällä ole niissä juurikaan mahdollisuuksia. Kun kunta antaisi kunnossapitoavustuksen rahana tiekunnan tilille, mahdollistaisi se sen, että tiekunta voi tilata työn haluamaltaan toimijalta. Seudun maatilojen ja muiden pienyrittäjien kaluston voitaisiin työllistää tiekunnan toimesta. Luotaisiin mahdollisesti uusia työpaikkoja ja uusia yrityksiä, edesautettaisiin toivottua maaseudun elinvoimaisuutta. Tie kuntien ammattimaistuminen kohdistettaisiin hallinnon lisäksi myös tien kunnossapitoon ja sen mahdollistaviin toimijoihin. On osakkaiden etu, että tiekunta tilatessaan itse työt haluamaltaan toimijalta, valvoo työn ja saa työn oikea-aikaisena ja -laatuisena. Tie kuntat voivat halutessaan yhdessä toisten tie kuntien kanssa myös kilpailuttaa työt, tilata materiaaleja ja toimia muutenkin yhdessä.

Oulussa esitys rahallisesta avustusmallista, jossa avustusta olisi myönnetty vain toimiville tiekunnille, kaatui valittavaan mielikuvaan siitä kuinka malli jättää "mummot lumeen". Koska kotihoidon palvelun tarjoaja ei vastaa sille kuuluvasta velvoitteesta erilaisten rajoitusten omaavien asukkaiden teiden ja pihojen auraamisesta, syntyy paine toteuttaa se ja kaikki muukin, jota kukaan muu ei tee, kunnossapidon avustusmallilla. Todellisuudessa aurauksesta (aurausavustuksesta) hyötyvät eniten hyvä- ja normaalituloinen, työkäinen väestö ja vanhusväestön osuus jää hyvin pieneksi.

Ammattimaisesti toimiva tiekuntia voisi ottaa maksua vastaan huolehtiakseen tiekuntansa läheisyydessä olevien yksityisteiden ja kiinteistöjen omien teiden ja pihojen aurauksen, jolla ei itsellään olisi mahdollisuutta tätä järjestää. Näin huolehdittaisiin tiekunnattomilla teillä asuvasta vanhusväestöstä. Tällä purettaisiin kunnan väliportaat ja vapautettaisiin resursseja tie kuntien avustustoiminnan terävöittämiseen ja lakisääteisiin tehtäviin. Silloin kun kunta on kauan avustanut yksityisteitä työsuorituksilla, näyttää avustusmuodon muuttaminen rahalliseksi, haitoista ja hyödyistä huolimatta, erittäin haasteellista, ellei mahdotonta kunnallisessa poliittisessa päätöksen teossa mikäli sitä ei säädetä lailla.

Neuvonta ja sovitteluelin 95 § / Tielautakunnan lakkauttaminen

Poliittisin perustein valittujen jäsenten muodostamien tielautakuntien lakkauttaminen on hyvä asia. Mutta tilalle kaavailun neuvonta- ja sovitteluelimen perustamisessa ei ole mitään järkeä. Kunnat tulisivat jatkamaan kamppailua ennen tielautakunnan käsittelymien riitojen ratkojina ilman perusteita kulujen perimiseen tai päätösten velvoitteista. Toimielin ei voi tehdä mitään, mikäli sopimusta osapuolien välille ei synny, kun ei ole perustetta tai sanktioita päätöksen oikeellisuudelle.

Mikäli valittajalla on mahdollista valita ilmaisen/halvan ja kalliin käsittelyn välillä, ilmainen/halpa voittaa varmasti. Tämä tarkoittaa, että suuri osa riidoista jäisi kuntaan, joka ei silloin vastaa lakiuudistuksen tavoitetta kuntien tehtävien vähentämisestä.

Olisi kohtuullista valitusasioiden laatu ja luonne huomioiden, että valitusprosessista ei tulisi kohtuuttoman kallista. Maakuntaan, alueellisen tielautakunnan kaltaisen toimielimen perustaminen olisi sen sijaan perusteltua. Elin voisi koostua vaikkapa maanmittauslaitoksen, Elyn ja/tai maakunnan asiantuntijoista ja olla esimerkiksi kolmejäseninen, jolloin kustannukset eivät kasva kohtuuttomiksi.

Yksityisen tien lakkaaminen ja muuttaminen kaduksi

Kiinteistörekisterin ylläpidon edistäminen asemakaava-alueen yksityisteiden osalta on hyvä asia vaikka se ei vähennä kuntien tehtäviä, mutta toivottavasti se parantaa kaavan asianmukaista toteutumista, rekisterin edistämistä ja kiinteistön omistajan oikeusturvaa.

Pitäisi kirjata maankäyttö- ja rakennuslakiin millä perusteella arviointi tehdään.

45 § 1 mom. *Yksityinen tie tai sen osa lakkaa, kun yksityinen tie tai sen osa taikka sellainen liikenneväylä, jolle sen liikenne on tarkoitettu siirtyväksi, luovutetaan katuna yleiseen käyttöön.*

- Kadunpitopäätöksen tekemishetkellä katu katsotaan luovutettavaksi yleiseen käyttöön (MRL 86 §)
 - Päätökset ao. kiinteistörekisterin pitäjälle, jotta voidaan poistaa rekisteristä.
- Kunnan on tehtävä **kadunpitovelvollisuutta koskeva arviointi** tiekunnan tai osakkaan sitä vaatiessa, jos kadunpitopäätöstä ei olisi tehty viiden vuoden kuluessa asemakaavan hyväksymispäätöksen lainvoimaiseksi tulosta.
- Voi vaatia uutta arviointia enintään viiden vuoden välein.

2 mom. *Kun rakennettava katu ei ole samansuuntainen kuin asemakaava-alueella ennestään oleva yksityistie tai sen osa, on kunnan otettava sen tienpito hoidettavakseen jo siitä alkaen, kun se on*

- tullut velvolliseksi rakentamaan kadun, jolle yksityisen tien tai sen osan liikenne on tarkoitettu siirtyväksi tai
- kun se on ryhtynyt sellaista katua rakentamaan.
- Lähtökohta on tarve yksityistien käyttämiseen väliaikaisena liikenneväylänä.
- Noudatetaan kunnes luovutetaan katuna yleiseen käyttöön.

Kunta on velvollinen ottamaan hoitoonsa asemakaava-alueelle johtavan yksityistien, mikäli yksityistien liikenne lisääntyy huomattavasti kun asemakaavaa toteutetaan.

- Kuntia valvoo lupa- ja valvontavirasto, joka voi uhkasakolla velvoittaa kunnan täyttämään velvollisuuden ottaa tienpito hoitaakseen.

Miten määritellään huomattava liikenne, jolla asemakaava-alueelle johtava yksityistien liikenne lisääntyy? Luonnoksen mukaan kunnan velvollisuus koskee vain tien kunnossapitoa tai sen kustannuksia, tiekunta säilyy ja tiekunnan vastuu säilyy edelleen tiekunnalla. Määritelmä "lisääntyy huomattavasti" täytyy olla ainakin lupa- ja valvontavirastolla tiedossa ennen kuin se uhkasakolla velvoittaa kunnan täyttämään velvollisuuden ottaa tienpito hoitaakseen, mieluiten aikaisemmin jo kunnalla ja hakijalla.

Liikenteenohjauslaitteen asettaminen 45 §

Mikäli tämä tehtävä säilyy edelleen kunnalla, olisi ne pätevät perusteet joilla kunta voi liikenteenohjauslaitteen evätä, tuotava selkeästi esille joko suoraan laissa tai ohjeistuksessa. Nyt kunnalla ei näyttäisi olevan juurikaan päteviä perusteita, ellei kyse ole lakien ja asetusten vastaisista laitteista. Fagerlund on tielautakunnan käsikirjassa maininnut, että mikäli kyse on laittomasta, sopimattomasta tai ehdottoman epätarkoituksenmukaisesta liikenteen ohjauslaitteesta, voi kunta sen evätä.

Tällainen lupamenettely kunnan tekemänä etenee kuntalain mukaan asetusten ja ohjeistusten mukaisesti. Kuitenkin päätöksenteko edellyttää yksityistielain mukaista laillista ja yhdenvertaista käsittelyä, josta luonnoksen mukaan valitettaisiin maa- ja metsätalouden ministeriön päätöksellä, josta luonnoksen mukaan valitettaisiin maa- ja metsätalouden ministeriön päätöksellä. Pitäisikö tässäkin asiassa toimivalta antaa suoraan tiekunnalle ja poliisi hyväksyy päätöksen. Suostumuksen perusteellinen käsittely vie kunnassa turhaan resursseja, joten kunnan toimiminen tarpeettomana kumileimasimena voitaisiin lopettaa.

Tieoikeus muun kuin kiinteistön hyväksi 6 §

Mikäli tämän lain luonnoksen perusteella pyörätieliikenne ohjataan yksityistielle maantieltä tai kadulta, voidaan valtio tai kunta ottaa tiekunnan osakkaaksi. Osakas vastaa tienpidosta yksiköinnin perusteella. Laissa ei ole määritelty miten yksiköidään pyörätieliikenne yksityistiellä. Yksiköintiohje koskee vain moottoriajoneuvoja ja hevosia. Toinen kysymys on vastuu. Tie kunta säilyy ja on vastuussa tiellään tapahtuvista asioista. Mikäli kunta /valtio ohjaa pyörätieliikenteen yksityistielle, voidaanko osakkaat/tiekunta velvoittaa vastuuseen mahdollisen vahingon sattuessa? Mikäli pyörätieliikennettä ohjataan yksityistielle, on siitä sovittava tiekunnan kanssa.

Tällä hetkellä Oulussa kunta/valtio vastaa sellaisen yksityistien talvihoidosta, joka toimii seudullisena pyörätieyhteytenä. Kesäkunnossapito ja tiekunnan vastuu jää tiekunnille/osakkaille itselleen.

Puiden ja pensaiden poistaminen tiealueelta ja sen läheisyydestä 49 §

Puiden ja pensaiden poistamisen tiealueella tulisi aina tapahtua tiekunnan päätöksellä ja toimesta. Tiealueen ulkopuolella sekä sellaisella tiealueella, joka ei kuulu tien kunnossapitoalueeseen poistaminen vain maanomistajan toimesta. Liikenneturvallisuuden perusteella tapahtuvat näkömääraivaukset tiealueen ulkopuolella aina kiinteistön omistajan suostumuksella tiekunnan toimesta. Vältä turhilta riidoilta ja mahdollisilta valituksilta.

Voimaantulo 103 §

Kunnalliset tielautakunnat lakkaisivat siirtymäajan jälkeen vuoden 2018 loppuun mennessä. Siirtymäaikana 2018 tielautakunnan päätöksissä on noudatettava uutta yksityistielakia, joka on tullut voimaan 1.1.2018. 2017. Puolesta välissä vuotta 2017 valitaan uudet luottamushenkilöt, joista tielautakuntien jäsenet valitaan vuoden 2018 loppuun saakka. Kaksinkertainen kouluttaminen, ensin vanhan lain ja sitten uuden lain perusteista ei tule olemaan vähäinen työ määrä.

Lausunnon antajana Oulun kaupunki Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut

Kaupungininsinööri Pasi Heikkilä